

KODAK GRAY SCALE

C

Red-Filter Negative

Cyan Printer

M

Green-Filter Negative

Magenta Printer

Y

Blue-Filter Negative

Yellow Printer

.10

.20

.30

.50

.70

M

1.00

1.30

1.60

B

1.90

black

2-color

white

cyan

violet

magenta

primary red

yellow

green

KODAK COLOR CONTROL PATCHES

These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.

2244 074

UB Braunschweig 84



2244-074-5

Sonderabdruck

aus dem Protokoll der Verhandlungen in der
General-Versammlung des Ausschusses zur
Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals am
Montag den 24. Januar 1916 im Architekten-
hause in Berlin.

2244 - 0745

Die Fortführung des Mittellandkanals

Vortrag gehalten in der General-Versammlung des Aus-
schusses zur Förderung des Rhein-Weser-Elbe-Kanals
in Berlin am Montag den 24. Januar 1916

von

**Geheimen Regierungsrat Dr. Stegemann,
Braunschweig**



Veröffentlichung

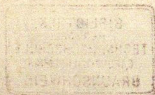
aus dem Archiv des Reichsarchivs
Bonn. Veröffentlicht nach dem
Entschlusse des Reichsarchivs
Bonn. am 1. Januar 1910.

Die Fortführung des Mittelstands

Veröffentlicht in der 10. Heft-Veröffentlichung des
Reichsarchivs Bonn. am 1. Januar 1910.

Veröffentlicht in der 10. Heft-Veröffentlichung des
Reichsarchivs Bonn. am 1. Januar 1910.

10



Wenn meine Ausführungen den Anschein einer vorgefaßten Meinung für die Vorzüge der Südlinie des Mittellandkanals erwecken sollten, so möchte ich dem von vornherein widersprechen.

Ich stehe persönlich auf dem Standpunkt, daß bei der Bedeutung, welche die Fortführung des Mittellandkanals bis zur Elbe für den großen Verkehr und das gesamte Wirtschaftsleben Deutschlands hat, die Frage, welcher Weg schließlich für dieses Schlußglied gewählt wird, erst in zweiter Linie in Betracht kommt. Ich bin nur genötigt, über die Südlinie einiges mehr zu sagen, weil Herr Professor Franzius in seinen in der Zeitschrift für Binnenschifffahrt abgedruckten Aufsätzen gerade die Vorzüge der Nordlinie mit besonderer Wärme behandelt hat, so daß hier und da die Auffassung entstehen könnte, daß die Südlinie der gleichwertigen Vorzüge ermangele.

Es ist sehr schwierig, bei zwei verkehrstechnisch und wirtschaftlich an sich gerechtfertigten konkurrierenden Linien mit einiger Sicherheit sagen zu wollen, welche vor der anderen den unbedingten Vorzug verdient. Man kann wohl verhältnismäßig leicht ausrechnen, was die eine im Bau und Unterhaltung vor der andern mehr kostet; schon schwieriger ist es zu sagen, was sie vor der andern mehr einbringen wird, da hier schon manches Unberechenbare mit in den Kauf genommen werden muß.

Ganz schwierig ist es aber, zwei derartige konkurrierende Linien in ihrer wirtschaftlichen Allgemeinwirkung zu vergleichen, da es in dieser Beziehung zumeist an einem einheitlichen Maßstabe fehlt. Bei der Beurteilung solcher zur Wahl stehender Linien kommt es meines Erachtens vor allem auf die grundsätzliche Auffassung, die man von den Aufgaben des Staates und seiner Verkehrspolitik hat, d. h.,

darauf an, ob man dem Staate die Aufgabe zumißt, seine Verkehrseinrichtungen in erster Linie für seine besonderen Finanzzwecke oder aber für die am Kanalverkehr Beteiligten oder schließlich für die gesamte Volkswirtschaft seines Landes nutzbar zu machen.

Herr Professor Franzius hat sich mit großem Scharfsinn der Aufgabe unterzogen, die beiden Linien nach den beiden erstgenannten Gesichtspunkten, der Ertrags- und der Verkehrs-Berechnung, zu vergleichen.

Ich möchte von meinem Standpunkt sie auch noch nach ihrer allgemeinen Bedeutung für die Landeskultur und für die wirtschaftliche Entfaltung der durch sie beeinflussten Landesteile beurteilen.

Zunächst möchte ich aber noch einige Bedenken technischer, militärischer und wirtschaftlicher Natur, die gegen die Südlinie erhoben werden, auf ihr berechtigtes Maß zurückzuführen versuchen.

Professor Franzius meint, daß die Wasserwirtschaft des Harzes ein sehr klares Bild biete; es müsse erst noch nachgewiesen werden, daß auf dem verhältnismäßig regenarmen Nordostabhange des Harzes wirklich genug Regen, besonders in den trockenen Monaten falle, um eine genügende Speisung des Stausees auch in dieser Zeit zu gewährleisten. Zu berücksichtigen bliebe dabei noch, daß Bergwerke Wasser unterirdisch nach einem andern Flußgebiete abführten, als es oberirdisch fließen würde.

Ich glaube in der Lage zu sein, diese Bedenken einigermaßen zerstreuen zu können. Von der Gesellschaft zur Förderung der Wasserwirtschaft im Harze sind seit Jahren genaue Wassermessungen gerade im Gebiete der Oker und Bode angestellt;

in der Oker an 37 Regenmeßstationen,

35 Pegelmeßstationen,

2 Meßwehren;

in der Bode an 18 Regenmeßstationen,

13 Pegelmeßstationen,

2 Meßwehren.

Nach den bisher vorliegenden Ergebnissen kann mit ziemlicher Bestimmtheit angenommen werden, daß die zur Speisung der Scheitelftrecke des Südkanals benötigten 5 cbm/sec aus Bode und Oker bzw. aus den in ihrem Oberlauf im Gebirge errichteten Sammelbecken abgegeben werden können.

Eine Gefahr der unterirdischen Abführung des Wassers durch Bergwerke liegt nach unserer Kenntnis nicht vor. Derartig gefahrdrohende Bergwerksbetriebe bestehen weder im Bereiche der Bode, noch der Oker. Umleitungen sind im Oberharze allerdings in der älteren Bergwerksperiode in großem Stile durchgeführt worden. Durch ein Sammelgrabennetz von jetzt insgesamt 135 Kilometern Länge ist alles in geeigneter Höhenlage erreichbare Wasser auch aus fremden Gebieten dem Clausthaler Hochplateau zugeführt. Die um 1730 gebaute Hauptzuleitung, der sogen. Dammgraben, greift auch in das Quellgebiet der Oker ein. Diese Ableitung ist bei der Berechnung des Zuflusses zum Okertalbecken natürlich mit berücksichtigt. Solche Umleitungen sind heute aber auch schon aus privat- und öffentlich-rechtlichen Gründen völlig ausgeschlossen.

Wie lange die in geregelter Weise zum Abfluß gebrachten Harzwässer ausreichen werden, die steigenden Bedürfnisse der südlichen Kanalstraße zu befriedigen, läßt sich zahlenmäßig nicht bestimmen.

Wenn bei einem später eintretenden größeren Wasserbedarf etwa doch noch aus der Elbe Speisewasser entnommen werden muß, so kann es sich doch nur um eine Zuschußleistung handeln, welche den Vorteil der billigen Wasserzuführung aus Oker und Bode an sich unberührt läßt.

Herr Professor Franzius hat gegen die südliche Linie dann noch von vornherein das Bedenken, daß sie mit ihren tiefen Einschnitten in das Gelände und den vielen Brücken später einmal nur mit erheblich größeren Aufwendungen erweitert werden könne, als die Nordlinie. Dies Bedenken muß anerkannt werden. Da diese Erweiterung aber erst in einer späteren Entwicklung, nämlich dann, wenn der Kanalverkehr über 16,000,000 Tonnen hinausgeht, in Frage kommt, wird gegenüber der alsdann im hohen Maße gesteigerten Rentabilität des Gesamtunternehmens die Differenz wahrscheinlich nicht wesentlich zu Buche schlagen, da ja die dadurch ermöglichte stärkere Ausnutzung der Anlage einen durchaus produktiven Charakter trägt.

Es kann aber auch sein, daß gewisse, zurzeit noch kaum gestreifte Projekte in diesem späteren Zeitpunkt ausgereift sind und eine Erweiterung des Südkanals überhaupt überflüssig machen.

Neben den technischen Bedenken hat Professor Franzius noch ein militärisches gegen die Südklinie.

Er fürchtet, daß diese mit ihrer größeren Anzahl von Schleusen und Brücken und mit ihrem höheren Auftrage den Gefahren eines Luftkrieges mehr ausgesetzt sein werde, als die Nordlinie.

Ich möchte dies theoretisch nicht bestreiten. In der Praxis liegen aber die Verhältnisse doch wohl so, daß, wenn einmal der Krieg so tief in das Herz Deutschlands hineingetragen sein sollte, daß unsere Feinde die Möglichkeit haben, auf der Strecke von Hannover nach Magdeburg die Werke des großen Kanals planmäßig zu gefährden, auch die Nordlinie mit ihrer geringeren Anzahl von Schleusen und Brücken und mit ihren großen Pumpwerken wohl kaum größere Sicherheit bieten wird. Genügt doch die Zerstörung auch nur einer Schleuse, um den ganzen Kanal außer Betrieb zu setzen. Und es wird leichter sein, die natürliche Speisung der Südlinie durch Oker und Bode aufrechtzuerhalten oder wiederherzustellen, als wenn die Pumpwerkeanlagen der Leine und Elbe zerstört worden sind.

Etwas eingehender muß ich die Ausführungen behandeln, welche sich gegen die Wirtschaftlichkeit der südlichen Linie richten.

Zuvor möchte ich mir aber hierzu noch einige Bemerkungen bezüglich der Aufstellung der Projekte gestatten. Es ist gerade für den Vergleich der Wirtschaftlichkeit beider Linien bedauerlich, daß in der Denkschrift die Variante des kürzeren Abfliegs in die Elbe oberhalb Magdeburgs und andererseits die Abzweigung der südlichen Linie von Oschersleben nach Staßfurt und Bernburg nicht wenigstens in großen Zügen umrissen ist. Die Denkschrift beschränkt sich darauf, beide Projekte als technisch ausführbar hinzustellen. Für die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Südlinie sind aber diese Ergänzungen insofern nicht ohne Wichtigkeit, als durch sie die Strecke verkürzt und damit die Anlagekosten vermindert, der Kanalverkehr und der Ertrag andererseits erheblich vermehrt werden dürften.

Mit Recht macht die Denkschrift schon darauf aufmerksam, daß ein solcher direkter Abstieg zur Elbe dem Verkehr der Südlinie von und nach der Elbe den Umweg um die Stadt Magdeburg erspart. Wenn auch aus anderen Erwägungen, nämlich um der Stadt Magdeburg ein wertvolles Industriegebiet zu verschaffen und die Durchführung der Großschiffahrt durch die Stadt zu vermeiden, der westliche Umgehungsplan in dem Projekt beizubehalten sein dürfte, so sind doch die Kosten hierfür billigerweise nicht oder wenigstens nur zum Teil der Südlinie zur Last zu schreiben.

Was die Weiterführung des Kanals über Staßfurt bis Bernburg a. d. Saale und damit die Einbeziehung des oberen Saalegebietes einschließlich Halle und Leipzigs in den Wirkungskreis des Mittellandkanals betrifft, so ist es natürlich unmöglich, schon jetzt ein größeres

Tatsachenmaterial beizubringen, aber soviel ist sicher, der dadurch für den Mittellandkanal erzielte Verkehrsgewinn darf recht hoch veranschlagt werden.

Auch die Möglichkeit einer Abzweigung nach Halberstadt muß technisch und wirtschaftlich geprüft werden.

Dies vorausgeschickt, ist zunächst festzustellen, daß die Wirtschaftlichkeit auch der Südlinie, für sich genommen, bisher von keiner Seite in Zweifel gezogen worden ist. Die Verzinsung der Südlinie wird nach Eintritt des vollen Verkehrs auf 17 Prozent berechnet. Auch die Südlinie ist daher in hohem Maße wirtschaftlich. Die Nordlinie soll aber mit einer Verzinsung von 26 Prozent noch rentabler sein.

Ich muß gestehen, daß ich den diesen Zahlen zugrunde liegenden Vergleichs-Berechnungen nicht überall zu folgen vermochte. Mir ist namentlich in den Gegenüberstellungen in der Zeitschrift für Binnenschifffahrt aufgefallen, daß die zu erwartende größere Verkehrssteigerung der Südlinie nicht ausreichend berücksichtigt ist.

Vor allem aber scheinen mir die privatwirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte nicht immer genügend auseinander gehalten zu sein. Oder richtiger gesagt, beide Projekte sind zu sehr unter dem privatwirtschaftlichen Gesichtspunkte beurteilt worden. Als Beweis hierfür kann die Behauptung gelten, daß als entscheidender Grund für die Bauwürdigkeit einer Linie nur die Wirtschaftlichkeit des Kanalunternehmens selbst, d. h. die Verzinsung, die sein Anlagekapital wahrscheinlich abwerfen werde, zu gelten habe.

Wenn man sich auf diesen rein privatwirtschaftlichen Standpunkt stellt, so ist allerdings die Entscheidung zwischen beiden Linien verhältnismäßig einfach. Man wird sich dann einfach ausrechnen, daß die Anlagekosten bei der Südlinie um rd. 26½ Millionen Mark höher sind als bei der Nordlinie und daß der höhere Ertrag der Südlinie dieses Mehr in der Anlage bei weitem nicht ausgleicht.

Wenn ein Kaufmann vor einem neuen Unternehmen steht, so legt er sich allerdings in der Hauptsache zwei Fragen vor:

- 1) was kostet daselbe einmalig und laufend?
- 2) was wird es voraussichtlich einbringen?

Der Staat wird bei Unternehmungen, die für ihn einen vorwiegenden Erwerbszweck tragen, ähnlich kaufmännisch rechnen. Bei solchen Unternehmungen aber, welche in erster Linie dem Wirtschaftsleben der

Nation dienen sollen, legt er sich doch auch noch die andere nicht minder wichtige Frage vor:

Was bringt das Unternehmen dem Einzelnen und der Gesamtheit?

Und er wird in solchen Fällen oft genötigt sein, Unternehmungen, die im Interesse der Volkswirtschaft notwendig sind, auch dann aufzunehmen, wenn sie ihm selbst keine Kosten nicht einbringen.

Eben weil er solche Unternehmungen nicht bloß als Erwerbsunternehmungen ansieht, sondern dabei von höheren Gesichtspunkten ausgeht, überläßt er sie nicht der privaten Unternehmung, und er kann es sich im Rahmen seiner allgemeinen Aufgaben leisten, auch eine in der Herstellung kostspieligere Kanallinie zu bauen, wenn ihm der Nutzen für seine gesamte Volkswirtschaft höher erscheint, als die einmalige Mehraufwendung. Daß die Südlinie aber in dieser Beziehung vielversprechend ist, werde ich noch des Näheren ausführen.

Ich muß aber zuvor noch eine andere Einwendung gegen die Südlinie, die sich gerade auf den volkswirtschaftlichen Standpunkt zu stellen versucht, etwas kritischer behandeln.

Prof. Franzius behauptet, wenn die Südlinie wirklich gewählt werden sollte, daß wir dann einen jährlichen Verlust an unserm Nationalvermögen von rd. 5 Millionen Mark zu beklagen haben würden.

Es ist selbstverständlich, daß bei der um 30 Kilometer längeren Südlinie, die außerdem mehr Stauufen und mit größerem Gefälle zu überwinden hat, sich die Durchgangsfahrt etwas höher stellen muß. Wie die Denkschrift berechnet, würde die Westfälische Kohle bei Benutzung des Südkanals bis Berlin nur eine Ersparnis von 3,80 M für die Tonne gegenüber eine solchen von 4,02 M bei der Nordlinie gegenüber der Bahnfracht zu verzeichnen haben. Diesen Unterschied von 22 Pfg. pro Tonne müßte also der Verfrachter tragen, wenn die Südlinie statt der Nordlinie ausgebaut würde. Es ist klar, daß dieser geringe Unterschied sich in der Praxis nicht in nennenswertem Umfange bemerkbar machen d. h. die Fracht nicht so verteuern wird, daß dadurch die notwendige Spannung zwischen Schiffs- und Eisenbahnfracht in Frage gestellt wird.

Franzius ist übrigens selbst der Ansicht, daß dieses Mehr an Tarif- und Kanalsabgaben volkswirtschaftlich keinen Verlust darstellt, da die Tarif- und Kanalsabgaben ja nicht verloren gingen, sondern in die Kassen des Staates wanderten.

Verloren aber seien nach seiner Ansicht, wenn ich ihn richtig verstehe, die Summen, die für Schiffs- und Schleppunkosten auf der Südlinie mehr bezahlt werden müßten. Es komme hierbei auf die Mehrzeit an, die die Durchfahung auf der Südlinie gegenüber der Nordlinie erfordere. Infolge der nutzlosen Mehrlänge der Südlinie werde der Handel mit einem rd. 5 Millionen Mark betragenden Mehraufwande an Schiffsfahrtsunkosten belastet. Dieser Mehraufwand stelle ein zinsloses Kapital dar von 125 Millionen Mark, also mehr als die ganze Nordlinie koste, und damit einen entsprechenden Verlust an Nationalvermögen.

Ist diese Behauptung nun richtig?

Wäre sie zutreffend, wie groß müßte dann der jährliche Verlust an unserm Nationalvermögen in ganz Deutschland auf all den Land- und Wassertwegen sein, die nicht die gerade Linie gewählt haben und nicht in der Lage sind, ihr rollendes und schwimmendes Material bis zur ideellen Höchstleistung auszunutzen?

Die gerade Linie ist nicht das Verkehrsideal, wie schon kartographisch das vielmaschige Verkehrsnetz erkennen läßt. Der Verkehr hat wohl die schließliche Tendenz zur geraden Linie, indem er allmählich Umwege abzukürzen sucht, sein Entwicklungsgesetz ist es aber, den Verkehrsbedürfnissen nachzugehen, und wenn es auch in stark gebrochenen und gekrümmten Linien erfolgen muß. Die Erhöhung der Frachtkosten und die durch Zeitverlust herabgeminderte Leistungsfähigkeit des Schiffsverkehrs sind natürlich als Verkehrerschwörungen anzusehen. Die dynamische Potenz unserer nationalen Wirtschaft wird durch sie um eine Kleinigkeit vermindert. Die Güter rollen etwas langsamer als sonst, und da der Nuzeffekt der Schiffsgefäße im Ganzen genommen etwas verringert wird, müssen einige Schiffe mehr gebaut und in Betrieb gesetzt werden.

Es kann verkehrstechnisch nicht genau dasselbe geleistet werden, als wenn die Güter auf möglichst gerader Linie möglichst glatt durchlaufen können, aber von einem Verlust an Nationalvermögen kann schon deshalb nicht die Rede sein, weil es sich ja nur um einen entgangenen Gewinn oder, richtiger gesagt, um entgangene Ersparnis handelt. Ueberdies wird die Minderleistung in der raschen Beförderung der Güter auf der Südlinie volkswirtschaftlich mehr als ausgeglichen durch das Mehr der überhaupt zu befördernden Güter und durch die im Kanalgebiete erzielte Steigerung der Produktionskräfte.

Wenn der gleiche Zweck auf kürzerem und glatterem Wege erreicht werden kann, würde es natürlich eine Verschwendung an Kraft und Mitteln sein, wollte man den längeren und umständlicheren Weg wählen. Im vorliegenden Falle dient aber der längere Weg nebenbei noch sehr wichtigen Landeskulturzwecken, und da er bis dahin nicht ausgenutztes natürliches Vermögen nutzbar machen und vorhandene Mängel beseitigen wird, könnte man von ihm im Gegenteil weit eher sagen, daß er unser Nationalvermögen vermehren, nicht aber vermindern wird. Beispielsweise seien nur die gewaltigen Mergelläger bei Meerdorf mit ihren den Misburger gleichwertigen erstklassigen Bodenschätzen, die beinahe unerschöpflichen Schotter- und Kieseläger im Orlertal, besonders im sog. Steinselde, die mit Feldbahnen an den Südtanal herangebracht werden können, und die Kalk- und Steinbrüche am Nordhange des Harzes hervorgehoben, deren Ausbeutung bei billiger Wasserfracht im größten Umfange aufgenommen werden kann.

Der Gewinn für die nationale Wirtschaft, daß Mehrgüter bewegt, daß schlummernde Kraft geweckt, vorhandener Reichtum nutzbar gemacht wird, ist für eine Nation auf die Dauer gewinnreicher, als eine auf kurzer Strecke erzielte Frachtersparnis.

Die überragende volkswirtschaftliche Bedeutung der Südlinie ist in der Denkschrift schon dadurch zum Ausdruck gekommen, daß bei ihr mit einem erheblich größeren Strecken- und Ortsverkehr und entsprechend größeren Einnahmen aus demselben gerechnet wird. Man braucht auch nur die von der Nord- und der Südlinie durchzogenen Landschaften miteinander zu vergleichen, um das Uebergewicht der Südlinie mit seiner reichen Landwirtschaft und Industrie, seinem lebhaften Verkehr, seinen namhaften Städten und Eisenbahn-Knotenpunkten zu erkennen. Schon die weitaus höhere Bevölkerungsziffer der Umgegend der Südlinie zeigt dies deutlich.

An der Kanalklinie selbst, d. h. nicht weiter als 3 km entfernt, liegen:

an der Nordlinie 36 Ortschaften mit 57,500 Einwohnern,

an der Südlinie 47 Ortschaften mit 244,700 Einwohnern.

Im Hinterlande, d. h. nicht mehr als 30 km entfernt, liegen:

an der Nordlinie 7 größere Ortschaften mit 38,000 Einwohnern,

an der Südlinie 26 größere Ortschaften mit 241,000 Einwohnern.

Man darf sich allerdings nicht auf den Standpunkt stellen, daß dieser Streckenverkehr und die Verkehrsbedürfnisse der berührten Gebietsteile für den Kanalverkehr und die Volkswirtschaft ohne Belang seien, daß es nur auf die möglichst hohe Verzinsung und den raschesten Durchgangsverkehr ankomme, daß die Vorteile einiger Mittelstädte gegenüber einer möglichst hohen Rentabilität von verschwindender Bedeutung seien. Und man wird es in diesen Mittelstädten noch weniger verstehen, wenn man ihnen ausrechnet, daß es für sie keinen Vorteil ausmache, an der Hauptlinie, also im Durchgangsverkehr zu liegen, daß es für sie völlig gleich sei, wenn sie durch einen Stichkanal mit der Hauptlinie verbunden werden. Für so industriereiche Städte wie Peine, Braunschweig, Wolfenbüttel ist es geradezu eine Lebensfrage, gegenüber anderen am Kanal gelegenen Städten nicht im Nachteil zu sein, und wie manchen direkten und indirekten Nutzen bringt die Lage an der durchgehenden Verkehrslinie: einen entwickelten Hafenverkehr, lebhafteste Expedition, einen gesteigerten Warenverkehr usw. Die Lage am Stichkanal hat auf der andern Seite den Nachteil, daß die Schiffer wegen nicht ausreichender Rückfrachten an solchen abseits gelegenen Plätzen den Durchgangsverkehr bevorzugen.

Uebrigens ist die von Professor Franzius für die Stadt Braunschweig aufgestellte Streckenberechnung nicht ganz zutreffend. Wenn sie auf der Nordlinie nach Westen 14,2 Tarif-km, auf der Südlinie nach Osten 11,4 Mehrlänge bis zum Endpunkt hat, so ist der Verkehr auf der Nordlinie an sich schon um 3,2 Tarif-km länger; da Braunschweig mit seinem Massenverkehr aber vorwiegend nach dem Westen gravitiert, ist diese Differenz „praktisch“ noch viel ungünstiger. Auch die Annahme, daß bei einer Lage am Hauptkanal um des teuren Grunderwerbs willen die Stadt längere Zufuhrwege zum Kanal haben werde, als beim Zweigkanal, der möglichst weit in das Herz der Stadt vordringe, trifft wenigstens für die beiden braunschweigischen Städte nicht zu. Der Hauptkanal kann sehr wohl nahe an die Städte herangeführt werden. Die im Zuge des Kanals liegenden zahlreichen Fabriken mit ihrem Massenbezuge und Massenversand, die Eisenindustrie, die vielen Zuckfabriken, Kaliwerke, Mühlen und vor allem auch die hochentwickelte Landwirtschaft werden aus der Kanallinie großen Gewinn erzielen und zurückgeben. Bekanntlich kommt es für die Rentabilität der Schifffahrt auch darauf an, nicht leer zurückfahren zu müssen. Da der Hauptverkehr von Westen nach Osten geht, wird daher eine Förderung des in umgekehrter Richtung laufenden Transportes sehr im Interesse der Schifffahrt liegen. Hierzu wird der vorwiegend nach Westen gerichtete Absatz der

mitteldeutschen Industrie einiges beitragen können. Auch die Ueberschüsse der landwirtschaftlichen Produktion werden zumeist nach dem Westen gehen. Beispielsweise produziert allein der Kreis Wolfenbüttel einen jährlichen Ueberschuß von 27,000 t Brotgetreide über den Eigenbedarf und würde in der Lage sein, die Produkte nach dem Westen zu verladen. Ähnlich liegen die Verhältnisse in der Provinz Sachsen. Der belebende Einfluß der billigeren Wasserstraße wird aber über die unmittelbar am Kanal gelegenen gewerblichen Unternehmungen hinaus einem entwicklungsfähigen Hinterlande zugute kommen. Borsum und Oschersleben werden Hauptumschlagplätze für Harzgüter werden. Die blühenden Städte und Ortschaften im Vorlande des Harzes und das an Bodenschätzen und Forsterzeugnissen aller Art reiche Harzgebiet selbst werden von dem Kanal Vorteile haben. Die unerschöpflichen Vorräte der Harzer Steinbrüche, die Bergwerksindustrie und die Holzverarbeitenden Industrien, auch die durch Fremdenverkehr sich rasch entwickelnden Städte am Nordrande des Harzes kommen für den Frachtverkehr des Südkanals mit namhaften An- und Abfuhr in Betracht. Der Eisenbahnfrachtverkehr der am Nordrande des Harzes gelegenen Städte umfaßt zurzeit insgesamt

a) im Empfang	750,260 t
b) im Versand	306,180 t

Im Empfang stehen an erster Stelle:

Steinkohlen und Koks mit	238,300 t,	es folgen
Steine mit	84,000 t,	
Sand und Erde mit	43,700 t	

und danach weiter Erze, Holz, Düngemittel, Mehl, Kartoffeln.

Im Versand stehen in erster Linie

Roheisen und Eisenerze mit	65,000 t,	es folgen
Holz mit	60,530 t,	

Chemikalien und Düngemittel, Sand und Erden, Steine usw.

Berücksichtigt man daneben noch die beabsichtigte Abzweigung nach Bernburg über Staßfurt, so erweitert sich die Verkehrsbedeutung des Südkanals entsprechend. Staatswirtschaftlich sind Preußen, Braunschweig und Anhalt vor allem durch ihren großen Forstbesitz und durch ihre Kalk- und Steinbrüche an dem Südkanal interessiert. Auch die in preußisch-braunschweigischem Kommunionbesitz befindlichen Werke in Osterwürden für ihre An- und Abfuhr Erleichterungen haben. Namentlich aber werden die Domänen durch die mit dem Südkanal aufs engste

verbundene Wasserregulierung stark gewinnen, da jetzt weite Strecken ihrer wertvollen Ländereien unter den Ueberschwemmungen stark zu leiden haben. Ueberhaupt wird die im Bereiche der Südklinie liegende Landwirtschaft keinen Grund haben, das Kanalunternehmen zu bekämpfen. Die gegen die Kanäle als solche von seiten der Landwirtschaft gewöhnlich geltend gemachten Bedenken werden jedenfalls gegen die Südklinie minder scharf als gegen die Nordlinie erhoben werden können, weil bei der letzteren, bei der Nordlinie, die im Gefolge der Kanalarbeiten auftretenden höheren Löhne von der Landwirtschaft drückender empfunden werden dürften, als bei der industriell bereits stark beeinflussten Südklinie. Und andererseits würden ja die gegen die rasche Getreidedurchfuhr erhobenen Einwendungen bei der Südklinie doch immer das Gegengewicht in der im hohen Sinne volkswirtschaftlich aufschließenden Bedeutung finden. Gerade die Bedeutung der Südklinie für die Landeskultur gibt dem Unternehmen eine solche Wichtigkeit, daß die beteiligten Landtage, wie man annehmen darf, i. Z. an dieselbe mit Wohlwollen herantreten werden. Die leistungsfähigeren Provinzen und Kreise der Südklinie werden auch eher in der Lage und gewillt sein, die ihnen auferlegten Garantien für die Betriebs- und Unterhaltungskosten sowie für Verzinsung und Abschreibung des Unternehmens zu übernehmen. Engels sagt in seinem kürzlich erschienenen Handbuch des Wasserbaues (Bd. II S. 1196): Es wäre grundsätzlich falsch, einen Schiffahrtskanal gleichzeitig als Werkanal für Kraftwasser oder als Bewässerungskanal auszubauen usw. Dieser Grundsatz schließt jedoch nicht aus, daß beim Neubau eines Kanals die Interessen der Landeskultur nicht nur aufs sorgsamste berechnet werden müßten, sondern auch bei geeigneter Sachlage erheblich gefördert werden könnten; in diesem Sinne könne dann ein Schiffahrtskanal zugleich auch ein Meliorationskanal werden. Diese Eigenschaft als Meliorationskanal ist der Südklinie gerade durch ihren organischen Zusammenhang mit einer geordneten Wasservirtschaft ihrer Zuflußgebiete in ungewöhnlich hohem Maße zuzusprechen, ja ihr Ausbau würde das große Korrektionsprojekt Börssum—Oschersleben, das zwischen den preussischen und braunschweigischen Behörden schon seit geraumer Zeit verhandelt wird, in idealer Weise ersetzen.

Für die Speisung des Südkanals sollen die Harzflüsse Bode und Oker und der Nebenfluß der Oker, die Eder, in Anspruch genommen werden. Zu diesem Zwecke muß ihr jetzt ungeordneter Abfluß durch Sammelbecken im Gebirge geregelt werden. Das bei Romkerhall geplante große Sammelbecken der Oker wird einen Stauinhalt von

26 Millionen cbm, das der Eder von 8,3 Millionen, das der Bode von 53,4 Millionen cbm erhalten. Insgesamt werden, wenn nur diese 3 Staubecken zur Ausführung gelangen, annähernd 88 Millionen cbm Wasser angesammelt werden können. Die Staubecken werden rund 25,000,000 *M* kosten. Um die innerhalb der Sperten und von den Nordhängen des Harzes sich niederschlagenden Wasser, sowie den Zufluß aus der Ebene mit zu verwerten, sind in der Ebene noch besondere Staubecken und Bolder geplant, welche der Speisung des Kanals zugute kommen werden. Der durch den geregelten Abfluß der Harzwässer entstehende volkswirtschaftliche Nutzen ist vielseitig und bedeutend.

Allein bei der Oker und Eder sind für die 10jährige Periode von 1896—1905 Hochwasserschäden an Uferbaulasten, Brücken, Wegen usw. sowie an direkten landwirtschaftlichen Flächen in Höhe von 871,000 *M* nachgewiesen. Diese nachgewiesenen Hochwasserschäden reichen aber bei weitem nicht an die wirkliche Schadenziffer heran.

Der in der Bode und Holtemme in diesem Zeitraum nachgewiesene Hochwasserschaden beläuft sich auf rd. 440,000 *M*.

Der Umfang dieser Schäden ist selbstredend von Jahr zu Jahr höher zu bewerten, je empfindlicher die vernichteten Kulturwerte in unserer Volkswirtschaft empfunden werden.

Werden die jetzigen Schadentwässer der Oker und Bode durch die für die Kanalspeisung benötigten Talsperren zurückgehalten, so kann durch einen geregelten Ablauf auch die lebendige Kraft des Wassers nutzbar gemacht werden. Nach den vorläufigen Berechnungen sind bei 24stündigem Betrieb an dem Talsperrenwerke der Oker 1500 PS, an der Eder 600 PS, an der Bode 6240 PS, insgesamt also 8340 PS zu gewinnen. Diese nicht unbedeutenden Wasserkräfte können im Rahmen des Gesamtunternehmens selbst wieder nutzbar gemacht werden: für die Schifffahrt und ihre Anlagen am Kanal oder für die längs desselben entstehenden industriellen Unternehmungen. Der regulierte Abfluß wird ferner den zahlreichen Triebwerken in den Flußtälern, die heute unter dem ungleichmäßigen Wasserzufluß schwer leiden, zugute kommen. In Betracht kommen hierfür in den Flußläufen der Oker und Eder 45, im Flußlauf der Bode 50 Triebwerke (Hüttenwerke, Holzschleifereien, Papierfabriken, Mühlen, Steinbrüche, Kaltwerke usw.) Außerdem sind an den vorhandenen Wassertriebwerken namhafte Kraftgewinne zu erzielen; so in der Oker 620 PS, in der Eder 120 PS, weil es dann möglich ist, auch die Niedrigwassermenge, die jetzt bei der Oker in mäßig trockenen Jahren bis auf 0,20 cbm/sek, bei der Eder auf 0,06 cbm/sek heruntergeht, stark aufzuheben. Es wird dadurch auch

die Reinigung der Flüsse und die Schadlosmachung der Abwässer erleichtert werden. Es ist schließlich auch nicht ausgeschlossen, daß man in späteren Zeiten einmal auf die Wasserbeden zu Trinzwecken zurückgreifen wird. Als unmittelbare Meliorationsmöglichkeit kann schon heute die Entwässerung der sauer gewordenen Wiesen und die Möglichkeit von Bewässerungen angesehen werden.

Für das Land Braunschweig hat die Fortführung des Mittelkanals auf der Südstraße noch eine gewisse historische Bedeutung. Der große Bruchgraben zwischen Börßum und Oschersleben, der zur Scheitelhaltung für diese Straße ausgebaut werden soll, ist nichts anderes, als der erste Versuch, den seinerzeit Herzog Julius von Braunschweig-Lüneburg für eine Wasserverbindung zwischen Elbe und Weser unternahm. Er hat dieses Projekt durch den Ingenieur Wilhelm de Raet bearbeiten lassen. Der Bau wurde auch in Angriff genommen, doch erhob die Stadt Braunschweig bei Kaiser Rudolf II. Einspruch und brachte die Arbeiten gewaltsam zum Stillstand. Er hat auch damals bereits an derselben Stelle, wo jetzt die große Örtalsperre zu liegen kommen soll, an der heute noch Juliusstau genannten Stelle, für die regelmäßige Speisung der Örterschiffahrtsstraße eine Talsperre errichtet, deren letzte Ueberbleibsel dem Ortskundigen heute noch sichtbar sind.

Es würde eine Bestätigung des weiten Blickes, den dieser kluge Fürst auf allen Gebieten des Wirtschaftslebens betätigt hat, sein, wenn jetzt nach Jahrhunderten sein für die damalige Zeit gewiß kühner Gedanke auf derselben Grundlage zur Ausführung gelangen würde.

Wenn man die Dinge von diesem allgemeineren volkswirtschaftlichen Gesichtspunkte betrachtet, wird man bezüglich der Wahl der Linien leicht zu einem geradezu entgegengesetzten Schluß kommen als Franzius. Ich möchte, wie bereits eingangs erwähnt, meinerseits diesen entschiedenen Standpunkt hier nicht vertreten. Ich hielt es im Interesse des Gesamtunternehmens nur für notwendig, der jetzt etwas einseitigen Betonung der Vorzüge der Nordlinie in der Fachliteratur und in öffentlichen Vorträgen gegenüber, rein sachlich auch das zur Geltung zu bringen, was m. E. doch auch sehr für die Südlinie spricht.

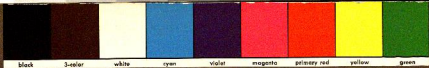
Wägt man gerecht und vorurteilsfrei ab, was die Nordlinie vom Standpunkte des privaten Unternehmens, die Südlinie unter dem Gesichtspunkte der allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen bietet, so wird man anerkennen müssen, daß beide Projekte ihre eigenen Vorzüge besitzen. Es wird eben darauf ankommen, welchem Standpunkt die in letzter Linie entscheidenden Regierungen

und Landtage der beiden beteiligten Staaten den Vorrang einzuräumen
gewillt sind. Ich befinde mich im übrigen in voller Uebereinstimmung
mit Professor Franzius, wenn auch ich dem Wunsche Ausdruck gebe, daß
das so bedeutungsvolle Werk, gleichviel, welche Linie schließlich gewählt
wird, nachdem seine große Wirtschaftlichkeit erwiesen ist, auch möglichst
schnell zur Ausführung gelangen möchte. Das neue Deutschland wird
nach diesem großen Weltkriege seine produktiven Kräfte zu höchst-
möglicher Leistungsfähigkeit anspannen haben.

Erstausgabe



KODAK GRAY SCALE



KODAK COLOR CONTROL PATCHES

These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.